Skatteministeriet
Finansministeriet

# Strukturelt provenu fra registreringsafgiften 2019-2035

30. april 2019

---

Til brug for Danmarks Konvergensprogram 2019 (KP19) er der foretaget en genberegning af det strukturelle provenu fra registreringsafgiften. Genberegningen skal blandt andet ses i lyset af en fremtidig udbredelse af lav- og nulemissionsbiler samt skærpelse af $CO_2$-kravene til nye biler på EU-niveau efter 2021.

Udbredelse af el- og plug-in hybridbiler har betydning for provenuet fra registreringsafgiften, bl.a. fordi disse biler opnår et højere fradrag i registreringsafgiften for god brændstoføkonomi end konventionelle biler, men også fordi der gælder lempelige regler for el- og plug-in hybridbiler frem til og med 2022.

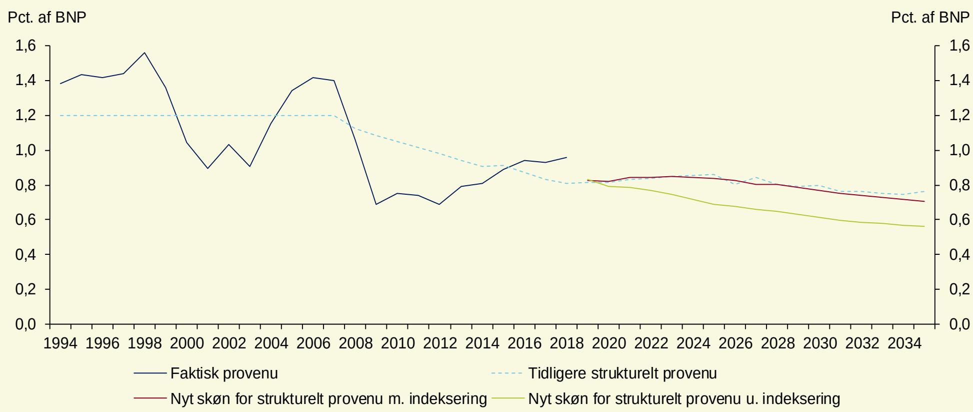
Det genberegnede skøn for det strukturelle provenu fra registreringsafgiften omfatter perioden 2019-2035 og er opgjort ud fra en række forudsætninger om udviklingen i antallet af nyregistreringer, bilernes pris, bilernes sammensætning på størrelse (segmenter) og på drivmiddel, udvikling i brændstofeffektivitet mv., som beskrives nærmere i dette notat.

Det indgår som en del af aftalen om *Omlægning af Bilafgifterne* fra 2017 *"… at gøre registreringsafgiften mere robust overfor den teknologiske udvikling. Det skal ske ved at regulere kilometergrænserne for tillæg og fradrag for god brændstoføkonomi i forhold til udviklingen i brændstofforbruget for nye biler. Det vil samtidig fastholde incitamentet til brændstofeffektivisering over tid.* Der er endnu ikke fastsat en konkret reguleringsmetode i lovgivningen. Fremskrivningen til brug for KP19 er baseret på gældende regler og besluttet politik, hvorfor der til brug for KP19 beregningsteknisk er fastsat en indekseringsmekanisme.

Det strukturelle provenu fra registreringsafgiften skønnes på baggrund af de opdaterede forudsætninger, inklusiv en indekseringsmekanisme, at udgøre ca. 0,7 pct. af BNP i 2035, *jf. figur 1*. Det er en nedjustering på ca. 0,1 pct. point i forhold til det forudsatte i *Opdateret 2025 forløb, august 2018*. Det strukturelle provenu i pct. af BNP er højere i 2019 end i 2035, primært fordi el- og plug-in hybridbiler skønnes at udgøre knap 40 pct. af nyregistreringerne i 2035 mod godt 2 pct. i 2018.

Ved gældende regler, det vil sige uden den forudsatte indekseringsmekanisme, skønnes det strukturelle provenu fra registreringsafgiften at falde til ca. 0,56 pct. af BNP i 2035, på grund af bilernes bedre brændstofeffektivitet og dermed større fradrag i afgiften.

**Figur 1**
**Provenu fra registreringsafgiften i pct. af BNP**




Anm.: Skønnene for de strukturelle indtægter fra august 2018 rækker reelt frem til og med 2025, mens der for årene efter 2025 er tale om en beregningsteknisk fremskrivning.
Kilde: Opdateret 2025 forløb august 2018 og egne beregninger.

Regeringen har nedsat en *Kommission for grøn omstilling af personbiler i Danmark*, som blandt andet skal levere en konkret strategi for, hvordan regeringens målsætning om, at alle nyregistrerede personbiler fra 2030 er lavemissionsbiler og fra 2035 nulemissionsbiler, bedst muligt kan realiseres. Kommissionen har også til opgave at opstille konkrete forslag til finansiering, så de statslige indtægter, der forsvinder i takt med den grønne omstilling af personbiler, kan tilvejebringes på anden vis, jf. kommissoriet. Der er betydelig usikkerhed om tempoet i den teknologiske udvikling og udbredelsen af lav- og nulemissionsbiler, og de indregnede konsekvenser for registreringsafgiften skal derfor ses som et foreløbigt grundlag, som vil blive udbygget og forbedret i forbindelse med arbejdet i den nedsatte kommission.

I det følgende beskrives indledningsvis de nuværende afgiftsregler, hvorefter genberegningen og det primære datagrundlag gennemgås. Genberegningen baseres på en forventet udvikling i forbruget af køretøjer, der kan inddeles i forskellige underkomponenter. Disse underkomponenter betragtes historisk, hvorefter der foretages en fremskrivning af hver enkelt komponent til brug for den overordnede fremskrivning af det strukturelle provenu.

## Registreringsafgiften, regler og provenu

Registreringsafgiften betales af personbiler, varebiler, motorcykler, autocampere og nogle busser. Langt størstedelen af provenuet fra registreringsafgiften vedrører personbiler og udgjorde i 2018 skønnet mere end 90 pct.

Registreringsafgiften på personbiler udgør 85 pct. af en bils afgiftspligtige værdi op til det såkaldte skalaknæk på 193.400 kr. (2019-niveau)[1], og 150 pct. af værdien over skalaknækket. Bilens afgiftspligtige værdi udgøres af bilens pris inkl. moms

[1] Skalaknækket indekseres årligt efter personskattelovens §20.

korrigeret for fradrag/tillæg afhængig af antal airbags samt fradrag ved høj score i Euro NCAP-sikkerhedstest.

Der gives fradrag i registreringsafgiften, hvis bilen har god brændstoføkonomi og tillæg, hvis bilen har dårlig brændstoføkonomi

Som en del af aftalen om *Omlægning af bilafgifterne* fra 2017 blev grænsen for fradrag forhøjet med 4 km/l til 20 km/l og 22 km/l for hhv. benzin- og dieselbiler, og tillægget blev forhøjet til 6.000 kr. pr. km/l med virkning fra 3. oktober 2017. Fradraget er fortsat 4.000 kr. pr. km/l.

Desuden gives der fradrag i afgiften på op til 3.000 kr. afhængig af antallet af selealarmer. Registreringsafgiften skal mindst udgøre 20.000 kr., når der ses bort fra fradrag for selealarmer, dvs. registreringsafgiften kan mindst udgøre 17.000 kr. for en personbil.

Der gælder særligt lempelige regler for elbiler, plug-in hybridbiler og naturgasbiler frem til og med 2022 og for brintbiler til og med 2025, *se tabel 1 for et overblik*. De lempeligere regler medfører blandt andet, at alle el- og plug-in hybridbiler, der koster under ca. 400.000 kr. før registreringsafgift, er fuldstændig afgiftsfri i 2019 og 2020.

**Tabel 1**
**Lempelige regler for elbiler, brintbiler, plug-in hybridbiler og naturgasbiler**

| | Registreringsafgift | Fradrag i registreringsafgift | Fradrag i grundlag for registreringsafgift |
|---|---|---|---|
| Elbiler | Registreringsafgiften beregnes efter almindelige regler for personbiler. I 2019 betales 20 pct. af den beregnede afgift, 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021, 90 pct. i 2022 og 100 pct. i 2023 og frem. | 40.000 kr. i 2019, 77.500 kr. i 2020. Gives i registreringsafgiften | 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet (højst 45 kWh) frem til 2022. |
| Brintbiler | Samme princip som for elbiler, dog er de afgiftsfritaget til og med 2021, hvorefter de indfases til og med 2025. | Intet fradrag | Intet fradrag |
| Plug-in hybridbiler | Der betales registreringsafgift efter alm. regler for personbiler. I 2019 betales registreringsafgift, hvor brændstofforbrug er opgjort uden elforbruget. Hertil tillægges 20 pct. af differencen ml. registreringsafgiften opgjort når elforbruget medtages i beregningen af tillæg/fradrag for brændstofforbrug, og når det ikke medtages. Tillægget stiger til 40 pct. i 2020, 65 pct. i 2021, 90 pct. i 2022 og 100 pct. i 2022 og frem. | 40.000 kr. i 2019, 77.500 kr. i 2020. Gives i den difference, som indfases. | 1.700 kr. pr. kilowatt-time batterikapacitet (højst 45 kWh) frem til 2022. |
| Naturgasbiler | Der betales registreringsafgift efter alm. regler for personbiler. I 2019 betales registreringsafgift, hvor brændstofforbrug er opgjort på baggrund af $CO_2$-udledning. Hertil tillægges 20 pct. af differencen ml. registreringsafgiften opgjort når fradrag/tillæg for brændstofforbrug opgøres på baggrund af energieffektivitet hhv. på baggrund af $CO_2$-udledning. Tillægget stiger til 40 pct. af forskellen i 2020, 65 pct. i 2021, 90 pct. i 2022 og 100 pct. i 2023 og frem. | 40.000 kr. i 2019, 77.500 kr. i 2020. Gives i den difference, som indfases. | Intet fradrag |

Kilde: Bekendtgørelse af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (registreringsafgiftsloven).

### Opgørelse af strukturelt provenu for registreringsafgiften

Provenuet fra registreringsafgiften i et givent år kan inddeles i syv overordnede grupper:

A. Registreringsafgift fra nyregistrerede personbiler (for leasingbiler på forholdsmæssig afgift, alene afgift ift. leasingperiodens længde)
B. Registreringsafgift fra tidligere leasingbiler
C. Godtgørelse i forbindelse med genberegning af leasingbilers mv. registreringsafgiftsindhold efter 4 mdr.
D. Registreringsafgift fra registrering af brugte afgiftsfri biler som "almindelige biler", fx valutaudlejningskøretøjer, taxi'er og diplomatbiler
E. Registreringsafgift fra nyregistrerede varebiler, motorcykler mv
F. Godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af brugte køretøjer
G. Registreringsafgift fra import af brugte køretøjer

Da de nyregistrerede personbiler udgør langt størstedelen af provenuet fra registreringsafgiften er hovedfokus på fremskrivning af disse, dvs. punkt A.

*Antagelser og data for personbiler*
Udgangspunktet for beregningen af registreringsafgiften er oplysninger om nyregistreringerne i 2018 fra DMR, om bl.a. bilernes pris og brændstofeffektivitet, og Bilstatistik.dk.

Det er ikke alle personbiler der betales registreringsafgift af, hvorfor antallet af personbiler er baseret på tal fra Bilstatistik.dk. Eksempelvis betales der ikke afgift af personbiler, der indregistreres som valutaudlejningsbiler eller som taxi'er. Når bilerne overgår til at være "almindelige" personbiler, skal der imidlertid betales registreringsafgift af brugtværdien af bilen, hvilket giver et provenu, jf. punkt D. Ud af de i alt 218.500 nyregistrerede personbiler i 2018, er der således betalt registreringsafgift af ca. 203.200, mens der ikke er betalt afgift af de resterende ca. 15.300 biler på nyregistreringstidspunktet.

### Forudsætninger

Beregningerne er overordnet set baseret på en forventet udvikling i forbrug af køretøjer, som kan fordeles på udviklingen i:

- Antal biler
- Bilernes kvalitet, herunder alder
- Bilernes størrelse (fordeling på segmenter)

Der skal således skønnes over bilkøbets sammensætning på de tre parametre antal, kvalitet og størrelse. Bilernes kvalitet (ud over sammensætningseffekter), fx forbedringer i form af ny teknologi, må alt andet lige forventes at stige, hvilket er beregningsteknisk modelleret via en stigning i bilernes pris før afgift over tid. Det kan i praksis også vise sig på anden måde, fx via en lavere gennemsnitsalder for biler, og dermed et højere antal nyregistreringer.

Herudover er udbredelsen af el- og plug-in hybridbiler af afgørende betydning for provenuet.

De væsentlige parametre som skal skønnes over er således:

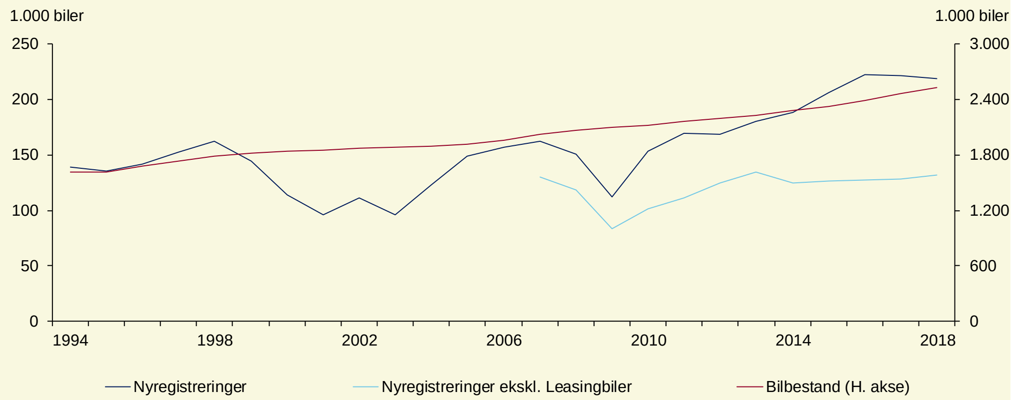
1. Antallet af nyregistreringer og udvikling i bilparken.
2. Sammensætningen af bilsalget på størrelse (segmenter).
3. Udviklingen i prisen på biler før afgift, herunder pga. kvalitet.
4. Sammensætningen af bilsalget på drivmidler, særligt udbredelsen af lav- og nulemissionsbiler.
5. Registreringsafgiften på den benzin-/dieselbil som en lav- eller nulemissionsbil erstatter, og registreringsafgiften på en lav- og nulemissionsbil.
6. Udviklingen i brændstofeffektivitet.

*Ad 1) Udviklingen i antallet af nyregistreringer*
Nybilsalget har generelt været stigende de sidste 25 år, men med store udsving fra år til år, blandt andet afhængig af konjunkturudviklingen, *jf. figur 2*. Bestanden af personbiler er tilsvarende steget. I 1994 udgjorde bestanden ca. 1,6 mio. biler, mens den i 2018 udgjorde ca. 2,5 mio. biler. Det svarer til en gennemsnitlig vækst på ca. 1,9 pct. årligt de seneste 25 år. Ser man alene på perioden 1997-2015, var væksten i gennemsnit ca. 1,6 pct. årligt. I samme periode er antallet af personer i alderen 18-80 år steget ca. 0,4 pct. om året. Væksten i bilparken har i denne periode således ligget godt ét pct. point over væksten i den del af befolkningen, der må formodes at være potentielle bilkøbere.

En betydelig del af stigningen i nyregistreringerne siden finanskrisen har været drevet af stigende antal leasingbiler. En del af disse biler eksporteres efter relativt kort tid til udlandet (dette er nærmere beskrevet i afsnittet *Øvrige faktorer).*

De senere års relativt høje vækst i nyregisteringerne sammenholdt med den lavere vækst i bestanden kan blandt andet forklares af det stigende antal leasingbiler og eksporten heraf, hvilket har medført at gennemsnitsalderen på bilerne i den danske bilpark er faldet.

**Figur 2**
**Udviklingen i antal nyregistreringer og bestanden af personbiler, 1994-2018**



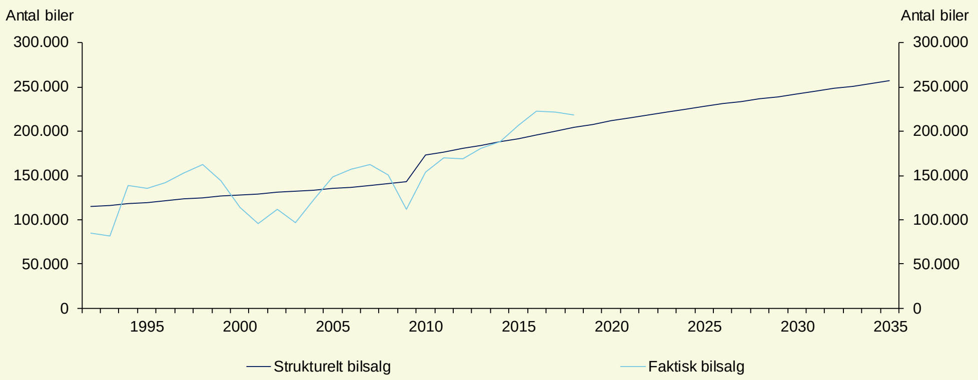

Kilde: Danmarks Statistik.

*Ad 1a) Nyregistreringer fremskrevet*
Det strukturelle niveau for nyregistreringerne frem mod 2035 fastsættes med afsæt i den historiske udvikling i de nyregistrerede person- og leasingbiler. Mere specifikt bestemmes det strukturelle niveau ved en regression over en relativ konjunkturneutral periode, samt et skøn for den strukturelle andel af nyregistreringerne, der er leasingbiler.

I *figur 3* illustreres udviklingen i de strukturelle nyregistreringer samt en lineær tilpasning af de faktiske nyregistreringer frem mod 2025. Det bemærkes, at der tillades for et strukturelt skifte i årene omkring 2010, hvilket særligt kan tilskrives en stigning i antallet af leasingbiler som alt andet lige bidrager til en lavere gennemsnitsalder for bilparkens personbiler, og dermed et højere antal nyregistreringer.[2]

Regressionen af de strukturelle nyregistreringer svarer til et strukturelt nybilsalg i 2018 på ca. 204.000 stk. mod faktisk ca. 218.500 stk. Det strukturelle niveau for nyregistreringer skønnes at stige til ca. 257.500 stk. i 2035. Det svarer til en fremskrivning med gennemsnitligt ca. 1,4 pct. årligt, dvs. nogenlunde med væksten i real BNP.

**Figur 3**
**Faktisk og strukturelt nybilsalg**




Kilde: Egne beregninger og Danmarks Statistik.

Kombineres det fremadrettede strukturelle niveau for nyregistreringerne med en antagelse om den gennemsnitlige billevetid og den fremtidige andel af leasingbiler, der indlemmes i bilparken, kan udviklingen i bestanden bestemmes.

I *tabel 2* rapporteres udviklingen i antal biler per 1.000 indbyggere over perioden 1994-2018 og 2019-2035. Endvidere sammenholdes med den demografiske udvikling ved at betinge på antal indbyggere i aldersgruppen 18-80 år. Dette er relevant,

[2] Det strukturelle skift skal ikke tolkes som et strukturelt skift i året 2010, men som et skift i årene omkring 2010. I årene 2007-2009 lå antallet af leasingbiler relativt konstant omkring 30.000 biler. Derefter steg antallet af leasingbiler, så der i årene 2016-2018 blev nyregistreret i omegnen af 90.000 biler.

da der frem mod 2035 sker en større stigning i antal ældre og børn end i befolkningen i den køredygtige alder (her antaget 18-80 år).

**Tabel 2**

**Historisk og fremtidig årlig vækst i antal biler pr. indbygger med afsæt i strukturelle nyregistreringer**

| Pct. årlig ændring | 1994-2018 | 2019-2035 |
|---|---|---|
| Biler pr. 1.000 indbyggere | 1,4 | 0,6 |
| Biler pr. 1.000 indbyggere i alderen 18-80 | 1,4 | 0,9 |

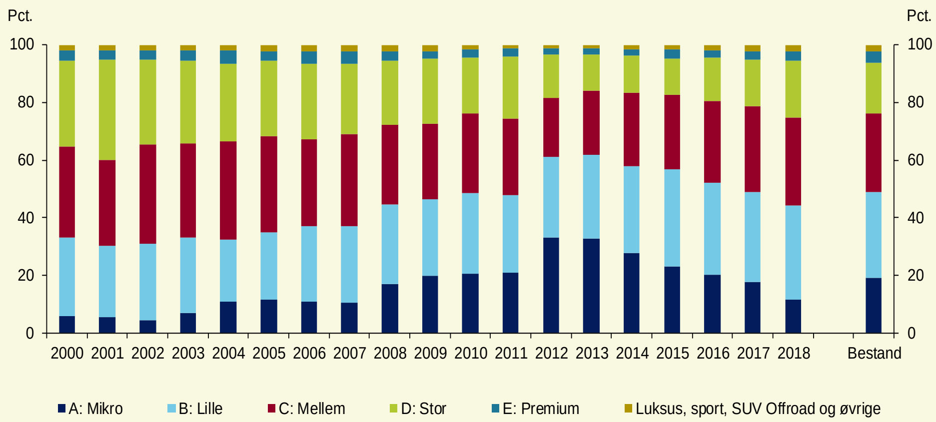
Anm.: Bilbestand og folketælling i perioden 1994-2018 er baseret på faktiske tal. Bilbestand og folketælling 2019-2035 er baseret på skønnet bilbestand hhv. Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning.
Kilde: Egne beregninger og Danmarks Statistik.

De skønnede nyregistreringer i kombination med ovennævnte antagelser medfører en lidt lavere årlig vækst i bilparken end historisk. Forskellen i den årlige vækst er dog væsentlig mindre, når der korrigeres for befolkningens alderssammensætning.

*Ad 2) Sammensætningen af personbilsalget på størrelse (segmenter)*
Ses på sammensætningen af nybilsalget på størrelse (segmenter) de seneste 18 år, steg salget af mikrobiler markant i starten af perioden, fra at udgøre 5 pct. af salget i 2000 til at udgøre ca. 33 pct. i 2012 og 2013, *jf. figur 4*. Særligt salget af de mellemstore og store biler blev reduceret i samme periode. Siden 2013 er andelen af mikrobiler faldet, og i 2018 udgjorde de 11 pct. af nybilsalget, mens salget af de mellemstore og store biler er steget siden 2013.

**Figur 4**

**Sammensætningen af nyregistrerede personbiler på segmenter, 2000-2018, samt sammensætningen af bestanden**




Anm.: Bestanden er opgjort pr. ultimo 2018. Segmenterne "SUV" og "MPV" fremgår ikke separat af figuren, men indgår i de viste segmenter. Segmenterne "SUV" og "MPV" opdeles på Bilstatistik.dk således på undersegmenter på hhv. "Lille", "Mellem", "Stor", "Premium", "Luksus" og for "SUV" også på "offroad". På figuren indeholder "Lille" således både "Lille", "Lille SUV" og "Lille MPV" mv.
Kilde: Bilstatistik.dk

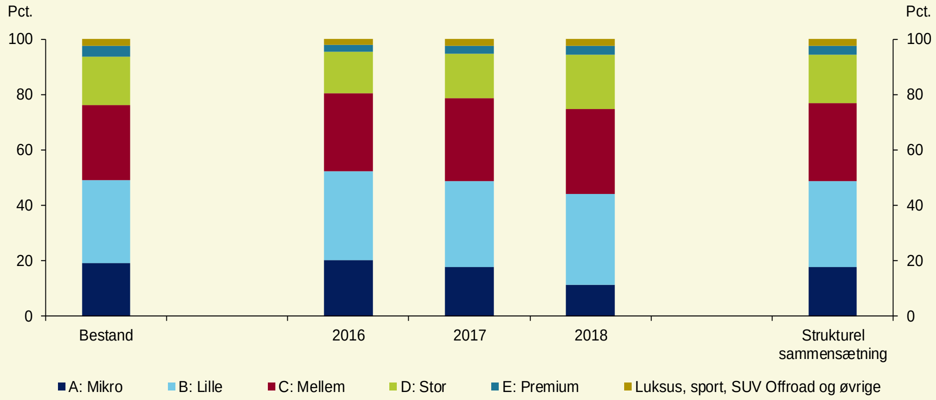
De seneste år har sammensætningen af nyregistreringerne på segmenter nogenlunde afspejlet sammensætningen af bestanden på segmenter.

Større biler er typisk dyrere biler, og dermed betales en højere værdiafgit af disse. Typisk har de også en dårligere brændstofeffektivitet, hvorfor de får mindre fradrag for god brændstoføkonomi. Registreringsafgiften på de større biler er således generelt højere end på de mindre biler. Segmentfordelingen har dermed betydning for provenuet fra registreringsafgiften.

*Ad 2a) Segmentfordelingen fremskrevet*
Det er lagt til grund for fremskrivningen, at den strukturelle segmentfordeling udgør et simpelt gennemsnit af fordelingen af bestanden og gennemsnittet af nyregistreringerne i 2016-2018. Dermed sker der ikke betydelige ændringer af sammensætningen, og den svarer i høj grad til sammensætningen af bestanden, *jf. figur 5*.

Da den strukturelle segmentsammensætning antages at indeholde en større andel af mindre biler end salget i 2018, bliver bilernes gennemsnitlige pris før afgift strukturelt også lavere end i 2018.

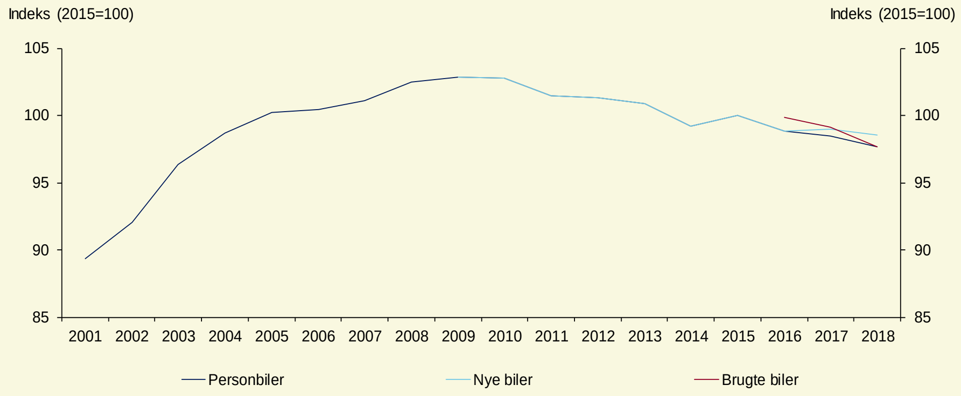
**Figur 5**
**Bestand, seneste års salg og strukturel sammensætning af nyregistrerede personbiler på segmenter**




Kilde: Bilstatistik.dk for så vidt angår bestand og nyregistreringerne 2016-2018.

*Ad 3) Udviklingen i bilernes pris før afgift*
Udviklingen i priserne på nyregistrerede biler (før afgift) illustreres i *figur 6*. Tallene peger på, at de nominelle bilpriser har været stigende frem til og med år 2009, hvorefter de har været faldende iflg. Danmarks Statistiks nettoprisindeks.

**Figur 6**
**Indekseret nettoprisudvikling på personbiler, 2001-2018**



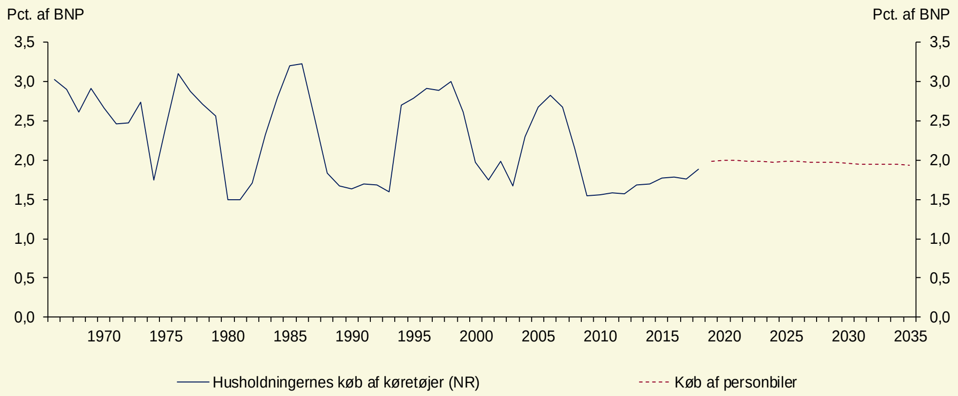

Kilde: Danmarks Statistik.

*Ad 3a) Prisudviklingen fremskrevet*
Det er ved fremskrivningen lagt til grund, at den underliggende prisudvikling fremadrettet vil være omtrent flad, korrigeret for kvalitet. Inkl. en stigende kvalitet samt en mulig afledt priseffekt af de nye EU-krav til bilers $CO_2$-udledning frem mod 2025 og 2030 antages en nominel stigning på 1,5 pct. årligt[3].

Med de øvrige forudsætninger, der er lagt til grund for fremskrivningen, inkl. en forudsat indekseringsmekanisme, indebærer antagelserne, at forbruget på køb af personbiler (bilkøbet) er nogenlunde konstant eller svagt faldende over fremskrivningsperioden, hvilket er i tråd med den historiske udvikling for husholdningernes forbrug på køretøjer, *jf. figur 7*.

[3] Denne forudsætning kan også opfange et skifte mod større biler eller en muligvis let faldende gennemsnitsalder for biler.

**Figur 7**
**Fremskrivning af forbruget på personbiler**




Anm.: Nationalregnskabets tal for husholdningernes køb af køretøjer inkluderer fx varebiler, hvilket ikke er med i køb af personbiler i figuren. Omvendt er der i køb af personbiler både inkluderet køb af personbiler foretaget af husholdninger og erhverv. Det er således ikke det absolutte niveau for de to kurver, der er sammenligneligt, men derimod den overordnede trendmæssige udvikling i de to kurver der bør sammenlignes.
Kilde: Egne beregninger og Danmarks Statistik

Uden en indekseringsmekanisme af fradrag for god brændstoføkonomi, vil bilernes bedre brændstofeffektivitet føre til lavere registreringsafgift og dermed til en lavere pris på biler. En del af dette prisfald må forventes at give sig udslag i køb af lidt dyrere/nyere biler end ellers, hvilket beregningsteknisk er modelleret via en højere forudsat gennemsnitlig prisstigning, end uden en indekseringsmekanisme. Ved opgørelsen af det strukturelle provenu ekskl. indekseringsmekanisme er der således antaget en nominel prisstigning på 1,8 pct. årligt.

*Ad 4) Sammensætningen af personbilsalget på drivmiddel*
Sammensætningen af nyregistreringerne på drivmiddel har betydning for provenuet. El-, plug-in hybrid- og brintdrevne biler har en bedre brændstoføkonomi end benzin- og dieseldrevne biler, hvorfor de får større fradrag i afgiften. De førstkommende år gælder endvidere særlige lempelser.

Antallet af nyregistrerede personbiler, som anvender brint eller gas som drivmiddel, er imidlertid fortsat relativt begrænset, *jf. tabel 3*, hvilket forventes uændret fremadrettet. Af den årsag ses der bort fra disse i følgende fremskrivning.

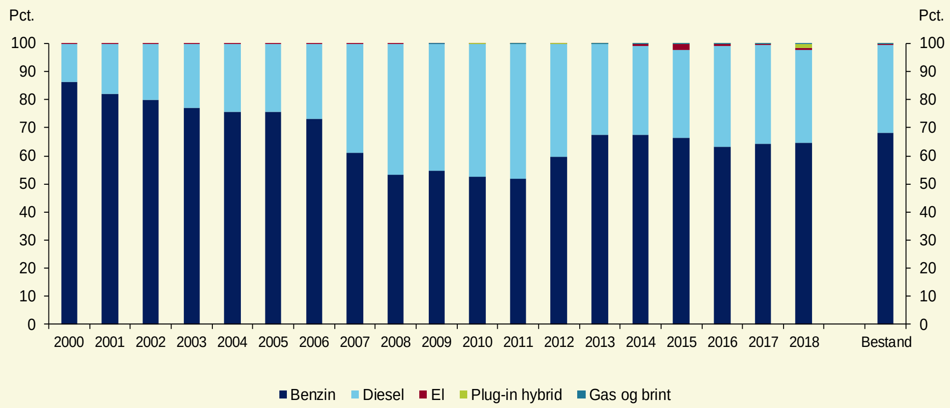
**Tabel 3**
**Nyregistrerede personbiler med alternative drivmidler, 2013-2018**

| Antal | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| El | 534 | 1.565 | 4.307 | 1.312 | 699 | 1.545 |
| Plugin hybrid, benzin | 6 | 88 | 417 | 567 | 619 | 3.126 |
| Plugin hybrid, diesel | 4 | 2 | 0 | 5 | 1 | 2 |
| Gas | 15 | 43 | 7 | 36 | 47 | 7 |
| Brint | 15 | 1 | 38 | 14 | 15 | 6 |
| Antal nyregistreringer i alt | 182.007 | 188.812 | 207.256 | 222.802 | 221.786 | 218.500 |

Kilde: Bilstatistik.dk.

Dieselbiler er generelt mere brændstofeffektive, men også typisk lidt dyrere end benzinbiler. Ligesom mikrobilerne blev de relativt billigere med indførelse af fradrag for brændstoføkonomi, hvilket kan bidrage til at forklare den stigende dieselandel fra 2005 til 2010-2011, *jf. figur 8*. I 2012 blev det vedtaget at forhøje udligningsafgiften med godt 50 pct. Samtidig er mikrobilerne helt overvejende benzinbiler, og der ses et fald i dieselandelen fra 2011 til 2013. Siden 2013 har de udgjort en nogenlunde konstant andel på omkring 1/3 af nyregistreringerne.

**Figur 8**
**Sammensætningen af nyregistrerede personbiler på drivmiddel, 2000-2018**



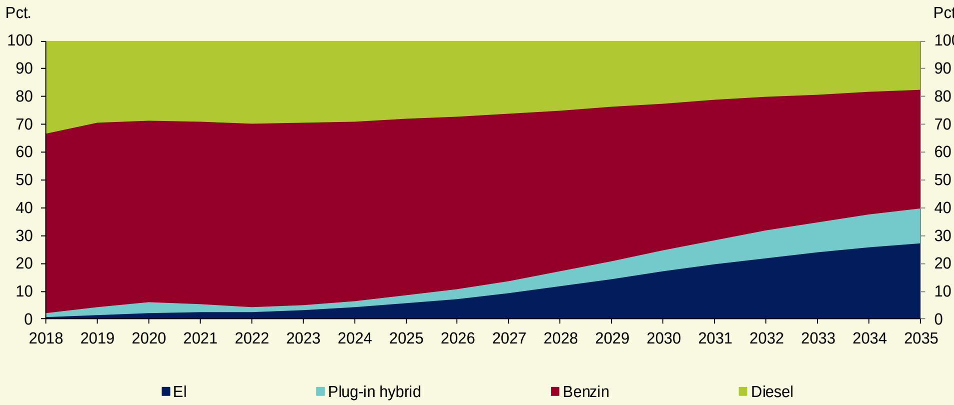

Kilde: Bilstatistik.dk

*Ad 4a) Fordelingen på drivmiddel fremskrevet*
Udviklingen i andelen af el- og plug-in hybrid biler er fremskrevet med et foreløbigt forløb for Basisfremskrivning 2019 fra Energistyrelsen (BF19 foreløbigt forløb) og er således fremskrevet efter Energistyrelsens model.  Det er forudsat, at alle plug-in hybridbiler er benzindrevne (ud over el). Pt. sælges der således stort set ikke diseldrevne plug-in hybridbiler og dette antages beregningsteknisk at fortsætte.

Efter Energistyrelsens BF19 foreløbigt forløb udgør elbiler ca. 1,6 pct. af nyregistreringerne i 2019 stigende til ca. 27 pct. i 2035, mens plug-in hybriderne udgør ca. 3,0 pct. i 2019 stigende til ca. 13 pct. i 2035, *jf. figur 9*.

**Figur 9**

**Fremskrivning af sammensætninger af nyregistreringer på drivmidler**




Kilde: Egne beregninger og forudsætninger. For så vidt angår elbiler og plug-in hybrider er den baseret på Energistyrelsens BF19 foreløbigt forløb. Det skal bemærkes, at BF19 kun fremskriver til 2030, hvorfor der er konstrueret et forlænget forløb til brug for fremskrivning af det strukturelle provenu frem til 2035.

Energistyrelsens fremskrivning indeholder en segmentfordeling på tre segmenter: lille, mellem og stor.

Der er ikke fuld overensstemmelse mellem Energistyrelsens tre segmenter og de seks segmenter, der er lagt til grund for fremskrivningen af provenuet. Energistyrelsens segmentfordeling fsva. benzin- og dieselbiler er således baseret på deres motorstørrelse, mens den fsva. elbiler og plug-in hybridbiler er baseret på deres vægt.

Ved fordelingen af elbiler og plug-in hybridbiler på segmenter ved provenufremskrivningen er det lagt til grund, at Energistyrelsens lille segment svarer til segmenterne mikro og lille, Energistyrelsens mellemsegment svarer til segmenterne mellem og stor, og endelig, at Energistyrelsens storsegment svarer til segmenterne premium og andre.

Efter provenufremskrivningen udgør mikro- og lille segmentet hhv. ca. 18 og 31 pct. af de samlede nyregistreringer i 2025, dvs. ca. 49 pct. samlet. Energistyrelsens fremskrivning af nyregistrerede elbiler i 2025 i Energistyrelsens lillesegment, fordeles forholdsmæssigt med 37 pct. (18/49) til mikro hhv. 63 pct. (31/49) til lille.

Det betyder, at fordelingen af elbiler og plug-in hybrider på segmenter i fremskrivningen afviger fra segmentfordelingen de sidste år.

Forholdet mellem benzin- og dieselbiler er holdt fast inden for de enkelte segmenter i hele fremskrivningsperioden på baggrund af forholdet mellem dem i 2018.

Dermed er det lagt til grund for beregningen, at en elbil eller plug-in hybridbil erstatter en gennemsnitlig konventionel bil inden for et givent segment – dvs. er forholdet mellem benzin- og dieselbiler inden for et segment fx 2:1, erstatter en elbil eller en plug-in hybrid 2/3 benzinbil og 1/3 dieselbil.

Med et fastholdt forhold mellem benzin- og dieselbiler inden for et segment vil en ændring af segmentfordelingen over tid give en forskydning i det samlede forhold mellem benzin- og dieselbiler, idet dieselandelen er relativt højere i de større segmenter.

*Ad 4) Registreringsafgiften på den benzin-/dieselbil som en lav- eller nulemissionsbil erstatter, og Registreringsafgiften på en lav- eller nulemissionsbil*
Idet det er forudsat, at en elbil eller plug-in hybridbil fortrænger en gennemsnitlig konventionel bil inden for et givent segment, fortrænges det gennemsnitlige registreringsafgiftsindhold i en konventionel bil inden for segmentet. Dermed har el- og plug-in hybridbilernes segmentfordeling betydning.

Ved opgørelsen af registreringsafgiften for elbilerne og plug-in hybridbilerne er det forudsat, at en elbil hhv. plug-in hybridbil har samme pris inklusiv registreringsafgift som den konventionelle bil, der fortrænges.

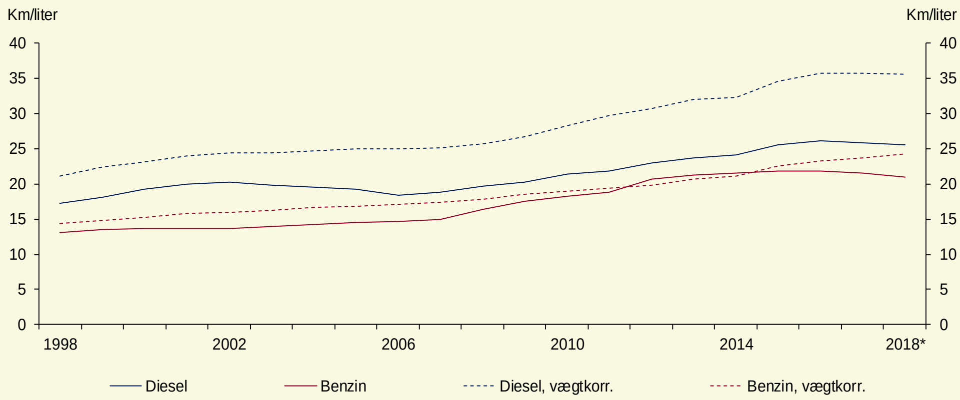
Registreringsafgiftsindholdet i en elbil hhv. en plug-in hybrid inden for et givent segment opgøres ved at "regne baglæns" fra prisen inkl. moms og registreringsafgift på den fortrængte konventionelle bil. En gennemsnitlig konventionel bil i mellemsegmentet har med fremskrivningen fx en pris på ca. 280.000 kr. inkl. registreringsafgift i 2023, hvor registreringsafgiften udgør ca. 117.000 kr. Registreringsafgiftsindholdet i elbilen hhv. plug-in hybridbilen med en pris på ca. 280.000 kr. inkl. registreringsafgift udgør til sammenligning ca. 40.500 kr. hhv. ca. 79.000 kr. på grund af den bedre brændstofeffektivitet. I perioden frem til og med 2022, hvor el- og plug-in hybridbilerne indfases i registreringsafgiften, vil afgiftsindholdet endvidere være endnu lavere på grund af de lempeligere afgiftsregler.

Metoden er principielt samme metode, der ligger til grund for Skatteministeriets opgørelse af provenueffekterne ved at lempe afgifterne på el- og plug-in hybridbilerne.

*Ad 5) Udviklingen i brændstofeffektivitet*
Der er sket en markant forbedring af nye benzin- og dieselbilers målte brændstoføkonomi i perioden 2000-2018 (1.halvår), hvilket har ført til stadig stigende fradrag for god brændstofeffektivitet.

Danmarks Statistik forsøger at rense for størrelsens indflydelse på brændstofeffektiviteten ved at lave en vægtkorrigeret udvikling i benzin- og dieseldrevne personbilers energieffektivitet. Korrigeres der for vægten, ses der for benzinbiler en fortsat vækst i energieffektiviteten, mens der for dieselbiler er en udfladning eller et marginalt fald de senere år, *jf. figur 10*.

**Figur 10**
**Udvikling i nye benzin- og dieseldrevne personbilers energieffektivitet 2000 – 1. halvår 2018**




Anm: Tal for 2018 er for 1. halvår.
Kilde: Danmarks Statistik.

*Ad 5.a) Brændstofeffektiviteten fremskrevet*
For såvel benzin-, diesel-, el- og plug-in hybridbiler er der taget udgangspunkt i den gennemsnitlige brændstofeffektivitet indenfor de enkelte segmenter i 2018, som opgjort på baggrund af dataene fra DMR. For elbiler i segmentet "Andre" er der dog foretaget en korrektion, idet en del af de elbiler, der indgår i dette segment, er golfbiler. Disse er ikke medtaget ved opgørelsen.

Udviklingen i brændstofeffektiviteten fra 2019 til 2035 er fremskrevet efter Energistyrelsens BF19 foreløbigt forløb.

**Tabel 4**
**Udviklingen i brændstofeffektivitet, gnst. årlig pct.vis ændring**

| | 2019-2021 | 2022-2025 | 2026-2030 | 2031- |
|---|---|---|---|---|
| Benzin- og dieselbiler | 3,7 | 3,3 | 0,8 | 0,0 |
| Elbiler | 1,8 | 2,0 | 0,5 | 0,5 |
| Plug-in hybridbiler | 3,0 | 2,8 | 0,7 | 0,2 |

Kilde: Energistyrelsen - BF19 foreløbigt forløb.

Energistyrelsens skøn for udviklingen i brændstofeffektiviteten for benzin- og dieseldrevne biler er fastsat med udgangspunkt i en opfyldelse af EU's krav til nye bilers $CO_2$-udledning i hhv. 2021, 2025 og 2030 på EU-niveau. Dette slår også igennem på plug-in hybridbilernes energieffektivitet for den del der vedrører benzin. Hvad angår elbilerne, så forudsættes til sammenligning en mere begrænset forbedring end for konventionelle biler frem mod 2030, *se tabel 4*.

Reguleringen af kilometergrænserne for tillæg og fradrag, jf. aftale om *Omlægning af Bilafgifterne* fra 2017 er beregningsteknisk indarbejdet i fremskrivningen ved at fastholde kilometergrænserne for benzin- og dieselbilerne på hhv. 22 og 20 km/l og

ved at antage, at de konventionelle bilers brændstofeffektivitet er uændret fra 2019 og frem. Det svarer i praksis omtrent til at fastholde andelen af biler, der modtager et givent fradrag/tillæg over fremskrivningsperioden. Derudover er el- og plug-in hybridbilernes brændstofeffektivitet fremskrevet med Energistyrelsens BF19 foreløbigt forløb skaleret i de enkelte år med forholdet mellem den fastholdte teknologiske udvikling for konventionelle biler og udviklingen for disse baseret på Energistyrelsens BF19 foreløbigt forløb. Justeringen af el- og plug-in hybridbilernes brændstofeffektivitet skyldes, at deres registreringsafgift beregnes ud fra de samme kilometergrænser som for konventionelle biler.

*Øvrige faktorer*
Omfanget af sikkerhedsudstyr (antal airbags, antal selealarmer og hvorvidt man har fået 5 stjerner i Euro NCAP sikkerhedstesten) har betydning for registreringsafgiftsprovenuet via fradrag og tillæg i den afgiftspligtige værdi og i registreringsafgiften. Størstedelen af de nye biler, som sælges i dag, får det maksimale fradrag for sikkerhedsudstyr eller tæt på. Omfanget af sikkerhedsudstyr som giver fradrag er således forudsat uændret over tid i forhold til 2018 for benzin- og dieselbiler. For elbiler og plug-in hybridbiler er det lagt til grund, at de, indenfor hvert segment, har samme niveau som den gennemsnitlige benzin- og dieselbil ud fra en betragtning om, at de på sigt vil ligne en konventionel bil.

Elbiler og plug-in hybridbiler får fradrag i afgiften afhængig af batteriets størrelse i indfasningsperioden. Frem til og med 2022 skal der derfor skønnes over disses batteristørrelse. Der er – ligesom ved opgørelsen af brændstofeffektiviteten – taget udgangspunkt i den gennemsnitlige batteristørrelse i 2018 indenfor de enkelte segmenter. Batteristørrelsen fremskrives efter Energistyrelsens forudsætninger som lagt til grund for BF19 foreløbigt forløb.

*Leasingbiler*
Leasingbilerne på forholdsmæssig registreringsafgift er forudsat at udgøre samme andel af de samlede leasingbiler som i 2018, dvs. skønnet ca. 77 pct. Desuden antages andelen af leasingbiler strukturelt at udgøre ca. 37 pct. af de samlede nyregistreringer, hvilket er den gennemsnitlige andel i perioden 2010-2018. I 2018 udgjorde leasingbiler ca. 39 pct. af de samlede nyregistreringer. Derved vil leasingbiler på forholdsmæssig afgift udgøre ca. 28 pct. af de samlede nyregistreringer. Det er antaget, at den relative fordeling mellem segmenterne strukturelt er som i 2018.

Hvis leasingbiler på forholdsmæssig registreringsafgift bliver i Danmark efter endt leasingperiode skal der betales resten af afgiften. Alternativt kan de eksporteres (uden godtgørelse af afgift, da de alene har betalt afgift for leasingperiodens længde).

På baggrund af tidligere skøn, er det lagt til grund, at 1/3 af leasingbilerne på forholdsmæssig afgift eksporteres efter endt leasingperiode. Det er endvidere lagt til

grund, at de eksporteres efter 1½ år, svarende til, at de betaler 21 pct. af den fulde afgift som nye.[4]

Den fulde registreringsafgift af de leasingbiler på forholdsmæssig registreringsafgift, som ikke eksporteres, er indregnet i det år, hvor bilen nyregistreres. Samtidig er der ikke indregnet et provenu fra tidligere leasingårgange, der betaler restafgift ved endt leasingperiode, jf. punkt B ovenfor. Implicit er det dermed forudsat, at betaling af registreringsafgift fra tidligere årgange modsvarer den udskudte betaling fra nyregistreringsårgangen.

*Personbiler der ikke betales registreringsafgift af ved første indregistrering*
I 2018 skønnes det, at der er indregistreret ca. 15.300 nye personbiler, der ikke skal betales registreringsafgift af ved første indregistrering. Det er fx valutaudlejningsbiler, taxi'er, nogle busser, diplomatbiler mv. I fremskrivningen er de forudsat at udgøre samme andel af nyregistreringerne som i 2018, dvs. ca. 7 pct., og fordele sig på segmenter som skønnet i 2018.

Det er forudsat, at der aldrig betales registreringsafgift af 2/3 af bilerne, enten fordi de eksporteres, når de er færdige som fx valutaudlejningsbiler eller taxi'er, eller fordi de kører hele deres levetid i Danmark som afgiftsfri, hvilket fx må forventes at gælde for nogle busser.

For så vidt angår den resterende 1/3, forudsættes det, at de indregistreres som almindelige personbiler. Der er i det år, hvor bilen nyregistreres, indregnet 67 pct. af den fulde registreringsafgift. Herved antages det, at de indregistreres som brugte biler efter 2½ år. Samtidig er der ikke indregnet et provenu fra tidligere årgange, jf. punkt D ovenfor. Implicit er det dermed forudsat, at betaling af registreringsafgift fra tidligere årgange svarer til betalingen af registreringsafgift fra nyregistreringsårgangen.

*Øvrige køretøjer*
Varebiler, motorcykler mv. er grundlag for en mindre del af det samlede provenu fra registreringsafgiften. Provenuet fra øvrige køretøjer skønnes i 2018 at udgøre ca. 1,6 mia. kr., og antages fremover at udgøre samme andel af det samlede provenu som i 2018.

*Import og eksport af brugte køretøjer*
Der betales registreringsafgift af brugte køretøjer, der importeres til Danmark, ligesom der tilbagebetales registreringsafgift af brugte køretøjer, der eksporteres, jf. punkt F og G ovenfor.

I perioden fra 2013-2017 kan det skønnes, at der netto er et merprovenu på mellem ca. 200 mio. kr. og ca. 400 mio. kr., mens 2018 til sammenligning ligger relativt højt med et merprovenu på over 500 mio. kr.

---

[4] Se svar på SAU alm. del spørgsmål 272 (2016-17).

Det antages i beregningerne, at der er et nettoprovenu fra brugte køretøjer på 500 mio. kr. årligt i 2018-niveau. Dette nettoprovenu er fremskrevet med udviklingen i det skønnede provenu fra de nyregistrerede personbiler i øvrigt – dvs. den er forudsat at udgøre samme andel af dette provenu over fremskrivningsperioden.

**Opdateret skøn**

Med det nye skøn skønnes det strukturelle provenu fra registreringsafgiften at stige fra ca. 0,82 pct. af BNP i 2019 til ca. 0,85 pct. af BNP i 2023 som følge af at el- og plug-in hybridbiler indfases fuldt ud i registreringsafgiften. Herefter skønnes provenuet at falde frem mod 2035 til omkring 0,70 pct. af BNP, hvilket hovedsageligt skyldes den øgede udbredelse af el- og plug-in hybridbiler.

Uden en indekseringsmekanisme, der modgår udhulingen af provenuet via stadigt større fradrag for god brændstoføkonomi, skønnes provenuet at falde til ca. 0,56 pct. af BNP i 2035.